Alfaro, Presidente amigo de los empresarios

Guillermo Arosemena Arosemena

Entre los historiadores ecuatorianos de la primera mitad del siglo XX, al analizar a Eloy Alfaro Delgado, no hay consenso sobre su ideología y relación con el sector privado, pero entre los contemporáneos, la mayoría de pensamiento de izquierda, lo describe como enemigo de los empresarios, llegando al extremo absurdo de sostener que fue el primer socialista ecuatoriano. Nada más alejado de la realidad. Eloy Alfaro fue, sin lugar a dudas, el Presidente más cercano a los empresarios que ha existido en Ecuador, muy por encima de Plaza, Yerovi, Arosemena Gómez, Febres Cordero y Durán Ballén. Alfaro fue pro empresa privada, las evidencias son abrumadoras, se observan a través de todos los actos en su vida.

Su ideología capitalista comienza en sus orígenes. Su padre, el español Manuel Alfaro González, fue empresario exitoso, de aquellos que comienzan como empleados y terminan siendo dueños de negocios. En efecto, Manuel, quien se había establecido en Montecristi alrededor de 1835, fue empleado de Manuel Antonio Luzarraga, español que llegó a Guayaquil como asistente de otro español dueño de goletas, y en menos de cuatro décadas se convirtió en uno de los hombres más ricos de Ecuador. Entre los negocios de Luzarraga se encontraba la exportación de todo lo que se podía vender en el exterior, incluyendo sombreros de paja toquilla. Manuel era quien compraba por cuenta de Luzarraga, estos productos elaborados en Manabí.

Cuando se independizó comercialmente, Manuel decidió seguir en el negocio de exportación de los mencionados sombreros. Llegó a tener una de las casas más elegantes de Montecristi. El propio Eloy afirmó que la casa de su padre fue una de los mejores en su tiempo. El historiador manabita Wilfrido Loor sostiene que tal afirmación es cierta por estar construida de piedra, ladrillo y madera; un escudo nobiliario adornaba la entrada. José Saenz y Díaz de la Academia Nacional de Historia de Venezuela, en su escrito sobre el padre de Alfaro sostiene que Manuel se consideraba sangre azul y para su hijo Eloy buscó como padrino a Agustín Villavicencio, el hombre más rico de Manabí en aquella época. Manuel adquirió algunas haciendas con el objeto de sembrar diferentes productos y tener ganadería; tuvo los recursos para traer un profesor de Europa y dedicarlo a la enseñanza de sus hijos.

Eloy frecuentemente acompañó a Manuel en viajes comerciales, especialmente a Panamá y otros países centroamericanos. Durante su exilio en Panamá, época de la Presidencia de Gabriel García Moreno, se desempeñó como próspero empresario; ese país se había convertido en importante mercado de bienes por el tránsito de extranjeros que comenzaron a llegar a raíz de la construcción del ferrocarril en 1850, el primero transcontinental, para trasladar a personas y carga desde Colón donde arribaban los barcos de Europa y Estados Unidos hasta ciudad de Panamá o en tránsito contrario. Posteriormente, el mercado de sombreros se amplió con la construcción del canal bajo la dirección de Ferdinand de Lesseps a partir de 1880 y luego bajo el control estadounidense, al ser usados por ciertos trabajadores para

protegerse del radiante sol. Teodoro Roosevelt lo popularizó al usarlo cuando visitó la construcción del citado canal.

Después del fallecimiento de García Moreno, Eloy regresó a Ecuador e hizo crecer el negocio, generó mucho dinero que sirvió para pagar los estudios de dos de sus hermanos, Manuel y Medardo en Estados Unidos, donde estudiaban medicina; a su otro hermano Marcos, que estudiaba leyes en Cuenca, y cubría los costos de vida de su padre jubilado en Costa Rica. De su capacidad como empresario, Loor escribió: "*Los negocios le dan el ciento por uno…Tiene alma de comerciante judío y se enriquece bárbaramente. Gana en ocasiones hasta mil duros diarios, en el Panamá, de los trabajos preparatorios para el Canal"*. La moneda duro equivalía al peso fuerte. En Ecuador el peso fue usado hasta la creación del sucre en 1884. Para dimensionar el monto de ganancia de Alfaro, en los años veinte, es decir cuatro o más décadas después, el gerente de un banco en Guayaquil tenía 2000 sucres mensuales de sueldo.

Por haber vivido años en Panamá y conocido a gente importante de ese país, Alfaro se vinculó con la élite social y económica; se casó con Ana Paredes Arosemena, perteneciente a dos de las familias más distinguidas de ese país y de las más antiguas de América del Sur. Desde el siglo XVII, los antepasados de Ana ocuparon los cargos públicos más importantes de Panamá, como es el caso de Felipe Arosemena, Gobernador en 1684 y luego Alcalde.

Alfaro no sólo fue un buen empresario, también mostró gran talento en lo político, desde temprana edad cuando hizo oposición a García Moreno, demostró gran liderazgo que posteriormente lo usó para alcanzar la Presidencia. Los empresarios de Guayaquil siempre lo vieron como uno de su sector, no como un político en el que no se podía confiar. Todo lo contrario, entre él y los agricultores, comerciantes e industriales, siempre hubo buena química. Alfaro no podía ignorar que durante décadas había sido empresario, él se pertenecía a este sector, que en aquellos años no era tan injustamente criticado como en la actualidad.

Cuando Alfaro subió al poder, no existía el Estado Benefactor, hasta los primeros años del siglo XX, el colosal desarrollo económico mundial, se había logrado por la iniciativa del sector privado: creación de inventos para satisfacer las necesidades latentes y no latentes del consumidor. Recién la izquierda comenzaba a nacer y los escritos de Marx, atacando a las actividades productivas por ser "explotadoras", no se habían popularizado. En el mundo, el Estado invertía en seguridad, educación y un poco en salud, el resto era inversión del sector privado. A nivel mundial, apenas 10% de la economía era manejada por el Estado, actualmente es más de 50%. El ingenio humano y la libertad económica habían permitido a países salir de la pobreza y algunos convertirse en potencias mundiales. En Ecuador, bancos privados actuaron como bancos de desarrollo, prestando dinero a los distintos gobiernos, para financiar el presupuesto del Estado. Alfaro recurrió frecuentemente a ellos.

Desde el primer momento en que Alfaro entró a la vida pública, consideró a los empresarios como amigos y asesores. En sus dos administraciones, Alfaro estuvo en

permanente contacto con ellos, lo que favoreció a la transformación económica de Ecuador. Por su estrecho vínculo con el sector privado, los enemigos de Alfaro frecuentemente lo acusaron de favorecerlo.

Desde que Alfaro logró prominencia nacional al dirigir una de las fuerzas revolucionarias contra el dictador Ignacio Veintimilla, tuvo el respaldo de los empresarios, y él supo corresponderles. No sólo fueron guayaquileños, también contribuyeron empresarios de Esmeraldas y Manabí. El pensamiento liberal estuvo en los costeños desde siempre. Ellos lo trajeron de Panamá en 1882 y ayudaron a financiar la campaña contra el dictador. No fue la única ocasión que aportaron económicamente a su revolución, también lo trajeron una década después. Los guayaquileños no se quedaron como financiadores de las revoluciones; también le financiaron numerosos proyectos durante sus dos administraciones, como se conocerá en los párrafos posteriores.

En el discurso de Alfaro a la Asamblea Nacional, 1883, después del derrocamiento de Veintimilla, hay numerosos comentarios a favor de los empresarios. En su exposición se nota la preocupación de Alfaro por quienes confiaron en él y entregaron dinero; el Estado tenía que cancelar tales obligaciones:

"*Las entradas de Aduana de Manabí* fueron gravadas en un setenta y cinco por ciento, para atender a la amortización de los empréstitos que impuse en esa provincia. Para mejorar las condiciones de los prestamistas, dispuse el pago de 10,569.48 cts. por la Tesorería de Guayaquil[…]En atención a la buena voluntad con que hicieron su entero la mayor parte de los prestamistas, es decoroso que decretéis el pago puntual de esas cantidades…"

En su discurso hizo referencia a su relación con Markus Kelly, empresario inglés, quien durante el tiempo que vivió en Ecuador inició algunos negocios, incluyendo la construcción del ferrocarril Guayaquil-Quito. Él le proporcionó armas para su ejército: "*El importe de aquellos contratos (armas) asciende a 200,000 pesos, de los cuales se le ha cubierto al señor Kelly 105,106.70 cts., y espero, que ocupareis de este asunto, ordenando el pago del saldo de 94,893.30 cts. que aún se le adeuda*".

En su exposición, Alfaro mencionó haber firmado un contrato con Kelly y Stanley Nider para construir telégrafos en Manabí y otro con Kelly y su socio ecuatoriano apellido Rendón para el cultivo del henequén y ramié o seda vegetal. También comentó haber dado autorización a Kelly para establecer un Banco en Manabí con carácter de extranjero: "…*encontré conveniente acceder a este deseo, no sólo porque se traía así al país nuevos capitales, sino porque con presencia del infame atentado a la corrompida Dictadura, contra el Banco del Ecuador, sería de esperarse que, tanto los extranjeros como los nacionales, se retrajesen, por lo menos en muchos años, de dar sus capitales a la circulación, si no se hace patente la liberalidad del Gobierno para conceder cuantas garantías puedan pretenderse, a fin de probar al mundo civilizado que aquel acto de bandalaje no puede jamás constituir precedente en un país honrado como Ecuador".* Alfaro se refiere al atropello de Veintimilla cuando frente a la negativa

del gerente del Banco del Ecuador a entregarle dinero, envió un pelotón que entró a la institución bancaria, rompió la bóveda y se llevó el dinero a la fuerza.

Alfaro tenía muy claro la importancia de honrar los compromisos internos y externos: *"Si es equitativo que los gobiernos satisfagan religiosamente los créditos a sus acreedores internos, no lo es menos que salven el buen nombre de la patria, dejando satisfechos también a los acreedores del exterior".*

Como visionario empresario que era, se refiere a la importancia del desarrollo de la industria de las plantas textiles para fabricar sacos para envasar cacao, quina y caucho de exportación. También hace referencia a construcción de caminos y otros proyectos de desarrollo económico. En su discurso Alfaro aprueba la prensa libre, ordenando una circular en que la prensa tenía libertad para juzgar sus "actos gubernativos".

Las clases económicamente altas no se limitaron a ayudar con dinero a Alfaro, también participaron en las llamadas Montoneras que los historiadores contemporáneos sostienen fue conformada por la gente de clase pobre y algo de clase media. Esta apreciación es sesgada porque también participaron hijos de familias acomodadas, como lo prueba la foto que reproduzco



Entre estos revolucionarios se encuentran los jóvenes Luis Adriano Dillon (sentado, primero de derecha a izquierda) y Agustín Febres Cordero (parado, primero de derecha a izquierda). El primero además de haber sido posteriormente Ministro en el gabinete de Alfaro, fue gerente fundador del Commercial Bank of Spanish America, antecesor del Lloyd's Bank y estuvo vinculado a la familia Valdez, dueña del ingenio de azúcar. También tuvo negocios propios. El segundo fue abuelo de León Febres Cordero.

Su cercanía con los empresarios aumentó significativamente, en sus dos administraciones. Para lograr una gran transformación económica, los empresarios serían claves para Alfaro. La cualidad de un buen estadista es saber escuchar y Alfaro supo hacerlo escuchando las recomendaciones de la Cámara de Comercio de

Guayaquil, a sus ministros empresarios y a otros que estuvieron dispuestos a hacer sugerencias.

El poder económico guayaquileño vio en Eloy Alfaro al transformador de cambios anhelados. Esto explica que la Junta de Notables de Guayaquil, constituida por un grupo de comerciantes, aportó treinta mil dólares para financiar el viaje del general Eloy Alfaro, quien se encontraba en Centro América, para ponerlo al frente de la revolución contra el gobierno conservador de Lucio Salazar que había reemplazado a Luis Cordero. Siendo liberales por naturaleza, los empresarios no estaban de acuerdo con el pensamiento conservador que frenaba el crecimiento de los negocios.

La Revolución Liberal y el advenimiento de Alfaro al poder ocasionaron un alto costo económico para el país, por las repetidas paralizaciones del comercio exterior e interno. Con el reclutamiento de los agricultores para integrar los ejércitos de Alfaro, los hacendados tuvieron dificultad en cosechar sus productos y los comerciantes en importar y exportar. Esta incertidumbre ocasionada por los detractores de Alfaro, debe haber sido otro factor decisivo que llevó a los empresarios a apoyar financieramente a Alfaro, para no prolongar la inestabilidad económica más tiempo del necesario. Ellos querían evitar el colapso económico, fueron celosos guardianes de la economía y en más de una ocasión salvaron a Alfaro de disparar la inflación, evitando el caos económico. Además, sin ellos, Alfaro difícilmente hubiera podido terminar la construcción del ferrocarril y emprender sus proyectos.

La obra física más importante de todas fue la construcción del ferrocarril para unir la costa con la sierra y terminar para siempre con el aislamiento de las regiones, especialmente las provincias de la sierra que por centurias se habían perjudicado, al no poder vender sus frutas y vegetales en las provincias de la costa. En la Convención Nacional de 1896, Alfaro leyó un mensaje especial sobre su plan de reiniciar la construcción del ferrocarril. Desde la década anterior, cuando Kelly construía el ferrocarril, Alfaro se había interesado en usar el maravilloso invento del ferrocarril para unir todas las provincias.

En este mensaje, Alfaro públicamente acepta tener confianza en los empresarios, expresa su deseo de colaborar con ellos y da a entender que ellos serán sus asesores:

"*Los principios de la ciencia nos enseñan que en las grandes empresas nacionales, generalmente los gobiernos no son buenos administradores […] En esta virtud, yo no vacilaría en confiar el éxito del ferrocarril a una comisión honorable, compuesta de hombres patriotas, probos y de fortuna, que se encargase de allanar los capitales de que habemos menester para la construcción de la obra redentora y de excogitar los mejores medios para llevarla a cabo".*

"Los Poderes legislativo y Ejecutivo, en los respectivos casos, se reservaría, como es natural, la facultad de aprobar o desechar los contratos; pero la Comisión administraría con entera independencia, a fin de ofrecer, a todos, la más completa garantía de

honradez y competente manejo. Esta Comisión podría componerse, en mi concepto, de las siguientes personas que inspirarían confianza al capital extranjero y nacional".

Los nombres propuestos por Alfaro corresponden a la élite empresarial costeña, compuesta de agricultores, banqueros, industriales, comerciantes y exportadores: Ignacio Robles, Eduardo Arosemena, Homero Morla, Enrique Seminario, Lautaro Aspiazu, Nicolás Norero, Eduardo Ricket, Pedro Plablo Gómez, Vicente Sotomayor y Luna, Luis A. Dillon, Antonio Madinyá, Lisímaco Guzmán, Sixto Durán Ballén y otros. Posteriormente, dos de ellos fueron ministros de Estado de Alfaro.

Alfaro termina su mensaje reafirmando su apoyo a los citados empresarios: *"Firmemente persuadido estoy, señor Presidente, de que confiada la Administración del Ferrocarril a una Comisión como la que acabo de indicar, los capitales extranjeros vendrán al país a buscar colocación provechosa y a engrandecer la república".*

En su mensaje de 1896, Alfaro admitió que el Estado no debe ser empresario, por ser ineficiente y lo reafirmó en los años posteriores de su primera y segunda administración. Esta filosofía contrasta radicalmente con la filosofía del Gobierno de Rafael Correa, siendo Alfaro su referente.

Las administraciones de Alfaro estuvieron permanentemente cortas de dinero, los ingresos del presupuesto no fueron suficientes para cubrir las necesidades de los enfrentamientos armados, además de las obras que quería hacer. Su primera administración tuvo que enfrentar serios obstáculos económicos, financieros y de otra naturaleza. En 1896, Guayaquil fue arrasada por un incendio devastador que destruyó 80 manzanas; en menos de 72 horas, la riqueza privada y pública de Guayaquil desaparecieron.

Los Bancos cerraron sus puertas por 15 días para inventariar documentos logrados salvar. En el incendio, se quemaron la mayoría de los pagarés, acciones de empresas en custodia o garantía, cédulas hipotecarias, letras de exportación y testamentos.

La nueva Ley de Bancos de 1897 encaminada a fortalecer la moneda al modificarse la relación entre reservas en metales preciosos y emisión de billetes, irónicamente causó duro golpe en la economía del país. En la antigua ley, los Bancos podían emitir billetes hasta el triple de sus reservas, con la nueva, solamente hasta el doble. Este cambio mermó el medio circulante, en momentos en que Guayaquil lo necesitaba para reponer las cuantiosas pérdidas ocasionadas por el incendio. La escasez de moneda sumada a la caída de las exportaciones debido al exceso de lluvia que destruyó las cosechas de cacao y otros productos exportables, repercutieron en el valor del dólar, llegando a cotizarse a s/.2.25, cuando el tipo de cambio era 2. Para cooperar con Alfaro, los banqueros y más importantes comerciantes firmaron un convenio que evitó la escalada del dólar y la libra esterlina.

Paralelamente, Alfaro solicitó a la Cámara de Comercio de Guayaquil (CCG) la opinión sobre el sistema monetario que Ecuador debería tener, si seguir con el bimetalismo o

adoptar el patrón Oro. Eloy Alfaro reconoció la misión de esta institución cuando en la ceremonia inaugural de su reorganización, Serafín S. Wither, Ministro de Hacienda, admitió que la CCG proporcionaría al Ejecutivo *"... un Cuerpo Consultivo que con sus luces y experiencia en los negocios, coadyuve con el Gobierno para que las medidas que se adopten, produzcan el resultado que se desea"*.

En 1898, la CCG entregó su informe a Alfaro, recomendando la adopción del Patrón Oro. Este sistema ofrecía a Ecuador varias ventajas pues atraería la inversión extranjera, repatriación de capitales de ecuatorianos, estimularía la reducción de la tasa de interés al igual que la de inflación y acrecentaría la riqueza nacional. Alfaro aceptó la recomendación y el sucre pasó a ser respaldado por oro. El nuevo sistema monetario mantuvo la estabilidad cambiaria hasta 1914, cuando se inició la Primer Guerra Mundial.

Irónicamente, el mismo Gobierno que promulgó la Ley de Monedas de 1898, con miras a sanear la moneda, trató de interrumpir el proceso de fortalecimiento del sucre. Ante la urgente necesidad de armarse para prepararse frente a futuros enfrentamientos bélicos, el Presidente Alfaro sorprendió a la empresa privada, al decretar una emisión inorgánica de 2 millones de sucres, es decir sin respaldo metálico alguno y que él definió como una *"contribución extraordinaria"*. El plan de Alfaro fue usar la mitad de esa suma para reponer y mejorar las fuerzas armadas y garantizar su permanencia en el poder.

La noticia fue recibida con alarma y causó fuerte oposición; los empresarios cansados de trabajar en una economía inestable y volátil, y preocupados de que sus patrimonios lo continuaran erosionando, gestionaron ante Alfaro, la supresión de la desacertada medida, proponiendo como alternativa otorgar al Gobierno un préstamo por un millón de sucres en moneda fuerte, reembolsable con el producto del ramo de sal.

En palabras de Alfaro:

"...Tenía yo el propósito de emplear la mitad de esta suma en reponer y mejorar los elementos bélicos, tan necesarios para mantenernos en estado de hacer frente al enemigo común, que nunca interrumpe sus maquinaciones ni deja de sus manos la tea de la discordia civil. Iba a llevarse a cabo el decreto cuando en hora propicia se me presentó en Guayaquil un grupo de generosos patriotas que, aconsejados por el sentimiento de la concordia, tuvieron la nobleza de ofrecerme un millón de sucres en empréstito voluntario[…] Prefiriendo no emplear medidas violentas, por más que ellas fueran exigidas por la salud pública, acepté sin vacilar aquella oferta oportuna".

El préstamo dio origen a la formación de la Sociedad de Crédito Público, establecida con un capital de 400.000 sucres. Entre los accionistas fundadores se encontraron Martín Reimberg, Lautaro Aspiazu, Luis Adriano Dillon, Ramón Mejía, Emilio Estrada, Max Muller, Fortunato Salcedo, Vicente González Bazo, J. Wheeler y George B. Nixon. Esta empresa manejó la explotación de la sal que era monopolio del Estado, hasta la cancelación del préstamo; funcionó durante muchos años, enfrentando la hostilidad de

grupos que desearon su liquidación, alegando que causaba perjuicio a los intereses del fisco.

En la segunda administración de Eloy Alfaro, hubo la misma falta de recursos económicos que en la primera. Los fondos provenientes del presupuesto no fueron suficientes para atender todas las necesidades. Para evitar que Alfaro entrara en descalabro financiero, los empresarios de Guayaquil nuevamente lo sacaron de apuros y le hicieron un préstamo que se cancelaría con la administración del puerto de Guayaquil. Fue una especie de concesión como las que se dan actualmente en países de economías emergentes. Alfaro se adelantó cerca de un siglo a las concesiones que tanto molestan a los socialistas del siglo XXI. Una vez más Alfaro aceptaba que el Estado es muy mal administrador.

En 1907, decidió conceder al sector privado el manipuleo y control de la carga de exportación e importación, que se hizo por medio de lanchas de particulares, debido a que en aquellos años, el muelle ya no funcionaba; evitándose así la evasión tributaria que existía hasta entonces.

Si bien la concesión fue adjudicada a Emilio Estrada, él desistió y en su lugar, la empresa Compañía Nacional Comercial (CNC) asumió la administración del manejo de la carga. Esta empresa fue constituida con un capital de cien mil sucres en partes iguales entre Carlos Alberto Aguirre, Emilio Estrada, Pedro G. Córdova y Francisco Urbina Jado. Años después, el capital se elevó a s/.900.000 e ingresaron 176 nuevos socios. En el nuevo capital, Urbina Jado cedió sus acciones y Manuel San Lucas y Enrique Stagg se convirtieron en principales accionistas con s/.60.000 cada uno.
En el contrato que firmó la citada empresa con el Gobierno nacional se estipuló lo siguiente:

1.- La CNC administraría lo que quedaba del muelle fiscal, comprometiéndose a dar al Gobierno, el 50% de las utilidades líquidas y garantizaba el monto total de las recaudaciones.
2.- La CNC recaudaría para el Gobierno el impuesto de tonelada de Importación y el de sanidad, cobrando solamente por tal gestión un 2%.
3.- La CNC prestaría al Gobierno $600.000 al 9% de interés anual, cuyo capital e intereses se amortizarían con el 3% adicional a los derechos de importación.
4.- La CNC se comprometía a realizar el servicio de carga y descarga del puerto, con sus propios activos (lanchas, grúas, etc.) y solamente cobraría al comercio la tarifa acordada en el contrato, una inferior a la que las lanchas particulares habían cobrado antes de que se firmara el citado contrato.

Esta concesión no agradó a ciertos comerciantes. los que comenzaron una campaña dirigida a desprestigiar a sus administradores. Al referirse al problema presentado, Carlos Alberto Aguirre, gerente de la CNC, en la exposición de motivos, comentó:
"Las medidas severas empleadas por la Compañía, en cumplimiento de su deber, provocaron una resistencia de parte de algunos comerciantes y causaron una campaña tenaz y formidable contra ella. Ya bajo sus firmas, ya bajo anónimos, se dirigieron á las Cámaras Legislativas tratando de demostrar que el contrato era lesivo para sus intereses, leonino, y ruinoso para el país".

Los detractores llegaron a manipular las estadísticas de exportación e importación para probar que la citada empresa se beneficiaba en enormes cantidades de dinero. Un año más tarde, los opositores lograron convencer a ciertos legisladores para que dictaran una resolución disponiendo que el Poder Ejecutivo reasumiera la administración de los servicios que hacía la CNC, para lo cual debía obtener un préstamo del comercio de Guayaquil, para comprar los activos de la CNC.

En su defensa, la CNC sostuvo que el, *"monopolio de las lanchas era antes, cuando los Agentes de Vapores eran a la vez empresarios de ellas, y cuando no toleraban que nadie, sino ellos acudieran por la carga. Monopolio era antes, cuando esos Agentes fijaban para sus lanchas la tarifa a conveniencia".*

Más adelante en su exposición, Aguirre agregó*, "Si el Gobierno tuviera un muelle al que pudieran atracar los vapores de alto bordo, el servicio de las lanchas sería innecesario, y la carga y descargar se haría directamente en el muelle y estaría a cargo del Gobierno. Pero como carece de tal muelle, tiene que hacer uso de las lanchas, que son como una prolongación de él...Puesto el embarque y desembarque en manos de la Compañía...el Gobierno tiene el control y la vigilancia que necesitaba, y el Comercio la garantía de una tarifa estable y que es inferior á la que cobraban los empresarios particulares".*

Finalmente Aguirre probó que durante el primer año de operaciones, las recaudaciones de aduana aumentaron en 11%, el derecho de tonelaje en 42% y 110.828 sucres por concepto del 50% de las utilidades, cantidad equivalente al 1.3% de todos los aranceles de aduana durante el año de 1908.

Eloy Alfaro defendió el contrato y argumentó que el Estado no tenía los fondos, ni estaba preparado para administrar la carga eficientemente:

"...habéis ordenado que el Gobierno reasuma inmediatamente la administración del Muelle, etc. Nada tendría de objetar á esto, si el Ejecutivo contara con los medios de cumplirlos; pero, las lanchas, los remolcadores y todo el material necesario para el servicio del Muelle, pertenecen á la Compañía Nacional Comercial; de manera que el Gobierno tiene que comprar esos elementos, ya sea a la misma Compañía ya a otras personas. Y para realizar esta compra, ha menester una fuerte suma, de trescientos á cuatrocientos mil sucres, que la Legislatura está en el deber de arbitrar, para que la Resolución sea cumplida. De otro modo, con qué lanchas y material de muelle podría atender el Gobierno inmediatamente á las necesidades del Comercio, como lo habéis resuelto?".

No habiendo podido los legisladores desvirtuar las acusaciones ni encontrado los recursos financieros para que el Gobierno se hiciera cargo de los servicios de la CNC, en 1909 firmaron entre ellos el convenio que acuerda el statu quo, por medio del cual la concesión a la CNC continuó en las mismas condiciones que se estipulaban en el contrato de 1907.

Desde fines del siglo XIX, el cacao ecuatoriano comenzó a tener severa competencia de las colonias africanas británicas que habían iniciado siembras masivas del grano. La entrada de estas últimas al mercado mundial empezó a afectar el precio del cacao. La competencia representaba menos ingresos de divisas para Ecuador. En 1899, frente a este panorama sombrío, Vicente González Bazo, prestigioso empresario y propietario de la Revista Comercial que se publicaba en Guayaquil, presentó a Eloy Alfaro un proyecto relacionado con la creación de la Compañía Nacional de Cacao del Ecuador, cuyos propietarios serían todos los productores y exportadores de cacao. Alfaro acogió el proyecto y lo envió al Congreso. En su mensaje a los legisladores expuso:

"Los autores del proyecto indicado se proponen, mediante combinaciones mercantiles que llevaría a cabo la Compañía, obtener mejores precios para el cacao en los mercados extranjeros; lo que indudablemente produciría alza de precio del artículo en el país y aumento de rentas para el Erario[…] No sería, pues, un monopolio, en el sentido económico de la palabra, la concentración del cacao en manos de una Sociedad; sino mas bien una liga comercial entre productores y exportadores del referido grano para darle mayor valor y aumentar, por consiguiente, el desarrollo de su producción, las utilidades privadas y entradas al Fisco[…] El carácter popular que entraña la Compañía Nacional de Cacao del Ecuador, la pone al alcance de todas las clases sociales; de suerte que sólo quien no quisiera tomar parte de esta nueva empresa comercial quedaría sin acciones de ella. Dada la inteligente laboriosidad y honradez tradicional de los comerciantes del Guayas que serían los directores de este negocio el país pudiera prometerse magníficos resultados para la riqueza pública y la riqueza privada"

En su exposición Alfaro también propuso reducir los impuestos a la exportación de cacao y demás frutos del país, para desarrollar la agricultura. Una vez más, Alfaro se identificó con los empresarios y se interesó para que ellos ganaran dinero; Alfaro conocía muy bien que al hacerlo, el país se beneficiaría por el aumento de puestos de trabajo y mayor recaudación de impuestos. Las estrechas relaciones entre los sectores público y privado durante las administraciones de Alfaro, no se habían visto antes ni se verían después. Alfaro conocía muy bien que para los países prosperar debía existir un entorno favorable al sector privado que dé confianza a la inversión, situación que no ocurre en la actualidad, según los indicadores Facilidad para Hacer Negocios, publicado anualmente por el Banco Mundial y Facilidad Comercial del Foro Económico Mundial.

La Compañía Nacional de Cacao del Ecuador (CNCE) no logró hacerse realidad, pero una década más tarde, por motivo que los precios del cacao se habían deteriorado, se creó la Asociación de Agricultores en Guayaquil, institución muy similar a la CNCE, en la que participó el 80% de los productores y exportadores de cacao. Funcionó hasta 1926, cuando fue liquidada por los militares de la Revolución Juliana.

Alfaro no se limitó a apoyar al sector de cacao, lo hizo con otros sectores de la economía e incluso trató de fomentar nuevos sectores como la piscicultura; con la aprobación del Congreso solicitó un "*ligero apoyo pecuniario del Gobierno cuando sea*

menester". Alfaro se refirió a ayuda como "*garantía de intereses sobre capital, concesión de privilegio o alza o baja de derechos de importación*". Él se adelantó a todos los países emergentes cuyos gobiernos tienen leyes especiales para promover los negocios. Recientemente la prensa internacional informó que el Gobierno de China, por haber subsidiado la exportación de módems (accesorio usado en Internet) tenía un conflicto con la Organización Mundial de Comercio. A pesar de estar ese país gobernado por socialistas, los dirigentes conocen que es indispensable el apoyo al sector privado para salir de la pobreza. Décadas antes de que en los cincuenta el gobierno ecuatoriano promulgara la ley de desarrollo industrial, apoyado por los organismos multilaterales y antes de la existencia de éstos, Alfaro impulso una ley para fomentar la industrialización en el país y así ayudar a diversificar la economía.

Alfaro defendió a los empresarios, como ningún otro presidente lo ha hecho. En una ocasión Lizardo García, quien tuvo serias diferencias con él, acusó a un grupo de empresarios de beneficiarse de negocios con el Estado. Alfaro los defendió en los siguientes términos:

"*Las sombras de especulación de mala ley que lanza el señor García contra la Sociedad de Crédito Público, pone de relieve la inquina gratuita contra mí. El informe detallado y minucioso que representa el interventor don J. Eleodoro Avilés por las operaciones correspondientes a los años de 1899 y 1900, pone en manifiesto la buena fe y lo beneficioso que ha sido para el Fisco el establecimiento de dicha Sociedad".*

"*Resalta más el temerario encono político de don Lizardo García, si se considera que entre los accionistas figuran los nombres intachables y de lo principal en el alto comercio de Guayaquil, de los señores Dario,Virgilio y Horacio Morla, Reyre Hermanos, Lautaro Aspiazu, Jacinto Caamaño y otros más, que tomaron parte en la mencionada Sociedad, para servir al país y librarle de una contribución de guerra que se imponía como consecuencia de la revolución conservadora que terminó en la batalla del Chimborazo".*

Los nombres mencionados corresponden a los empresarios más ricos de Ecuador. Los hermanos Morla y Aspiazu estaban entre los productores y exportadores más grandes del país, quienes además tenían otros negocios. Los primeros crearon el Instituto Agronómico Morla en la primera administración de Alfaro, para mejorar el conocimiento de los agricultores y uno de ellos fue ministro de Estado de Alfaro. Caamaño, era dueño de Tenguel, hacienda que junto con La Clementina de la familia Durán Ballén, eran las haciendas de cacao más grandes del mundo en aquella época.

Alfaro tuvo muy estrecha relación con Francisco Urbina Jado, gerente del Banco Comercial y Agrícola, quien frecuentemente le prestó dinero al Estado ecuatoriano para financiar los proyectos de Alfaro. En más de una ocasión Alfaro le agradeció públicamente por los servicios prestados al país. Los bancos guayaquileños y quiteños en menor escala por ser más pequeños, fueron bancos de desarrollo del país desde 1860 hasta 1925.

Habiendo sido exportador, Alfaro estuvo acostumbrado a relacionarse con empresarios extranjeros y disfrutar de sus negocios y compañías. En la década de los ochenta hizo estrecha amistad con Markus Kelly, inglés que construyó un tramo de la línea férrea y tuvo algunos negocios en Ecuador, además de haber sido proveedor de armas a Alfaro en su lucha por deponer a Veintimilla. Entre los amigos empresarios de Alfaro, pocos se comparan con Archer Harman, estadounidense que terminó e inauguró el ferrocarril Quito-Guayaquil en la segunda administración de Alfaro. Leyendo el intercambio de cartas entre estos dos personajes, se concluye que el Presidente llegó a tener tan cercana amistad con Harman, que sus enemigos lo acusaron de haber recibido mucho dinero, por el contrato de construcción de la citada obra. Ciertos historiadores escriben de complicidad entre un caudillo que quería inmortalizar su obra y un empresario deseoso de reivindicarse y hacer fortuna.

Hay suficientes evidencias que prueban la ardorosa defensa de Eloy Alfaro cuando se trataba de proteger a Harman y los intereses financieros que representaba. Como Alfaro vivió en pleno liberalismo económico, no se obsesionó por que el ferrocarril fuera de propiedad del Estado; como práctico empresario, antes que político, vio el ferrocarril como medio de integración económica entre costa y sierra, sin importarle que fueran extranjeros los propietarios. Alfaro fue producto de su tiempo, época en que el Estado tenía un rol secundario en el desarrollo económico de los países. Siendo empresario, conocía que para la economía prosperar, las ciudades de la costa y sierra tenían que estar conectadas y no aisladas para sí terminar con mercados locales y desarrollar un mercado nacional. Alfaro se adelantó a la famosa frase célebre de Den Xiao Ping, arquitecto de la prosperidad de China: *“No me importa el color del gato, lo que me interesa es que cace ratones”*

Alfaro era consciente de que en Ecuador no existían suficientes capitales para terminar la construcción. Anteriormente la familia Caamaño, una de las más ricas del país y dueñas de la hacienda Tenguel, entre otros numerosos negocios, asociada a Kelly trataron de retomar la construcción sin lograr el éxito; además por Ecuador no haber pagado la deuda de la Independencia, no era sujeto de crédito en el mercado financiero internacional. Desde García Moreno, los presidentes ecuatorianos habían tratado de obtener préstamos, pero el crédito se había cerrado.

Hasta antes de comenzar la primera administración de Alfaro, la línea férrea funcionaba parcialmente. Desde García Moreno, la construcción había avanzado muy lentamente, a pesar de contratos firmados, como el de Herman Gohring de la *Compañía de Obras Públicas de Lim*a. Para 1895, funcionaba el servicio de la ruta Durán-Yaguachi-Chimbo. Lo terminado en tres décadas era una pequeña parte del proyecto total. Ecuador se encontraba muy atrasado en usar el ferrocarril para unir todo el país, otras naciones de la región tenían décadas ya usándolo. Por la euforia ferrocarrilera mundial, tuvo lugar una reunión 1890 en Washington para construir el ferrocarril intercontinental. Como resultado de ese evento, William Shunk y un grupo de ingenieros viajaron a Ecuador para hacer un levantamiento del terreno y recomendar el trazado que la línea férrea debía tener. Fue Shunk quien años después entusiasmaría a Archer Harman para que construyera la línea férrea en Ecuador.

Harman venía de una familia de tradición militar y ferrocarrilera que había participado en la construcción de líneas que atravesaban algunos estados, entre ellos Kentucky, Virginia y Ohio. Pero en no todos los proyectos tuvo éxito, en algunos fracasó. Cuando atravesaba por mal momento, Shunk que tenía parentesco político, le comentó sobre una conversación que había tenido con el Ministro Plenipotenciario de Ecuador en Estados Unidos, Luis Carbo en New York, sobre el interés de Alfaro en reiniciar la obra del ferrocarril. Harman vio la oportunidad de reivindicarse como exitoso empresario y en 1897 viajó a Ecuador para reunirse con Alfaro. A su llegada, en camino a Quito recorrió la ruta de la línea férrea en operación y lo que faltaba hasta llegar a la capital. Como resultado de su entrevista se acordaron los términos de la negociación, en la que participaría el Estado, los tenedores de la deuda inglesa y Harman en representación de inversionistas ingleses y estadounidenses. Entre estos últimos se encontraba Hope Norton, quien posteriormente tendría un rol muy destacado en el sector empresarial privado ecuatoriano, al ser además de presidente de *Guayaquil & Quito Railway Company* (dueña del ferrocarril), presidente de *Ecuadorian Corporation*, compañía estadounidense que compró *Cervecería Nacional y La Cemento Nacional*, estableció *Quito Tramway Co*. y otras empresas. Fue abuelo de Presley Norton, quien como arqueólogo guayaquileño, hizo importantes aportes a la arqueología ecuatoriana; en su memoria, uno de los museos del Banco Central, lleva su nombre.

La negociación involucró emisión de bonos, acciones comunes y preferidas, además de la garantía del Estado ecuatoriano y pignoración de ciertas rentas. El valor del contrato se estableció en 17,532,000 dólares, cantidad más de tres veces superior al total de las exportaciones de 1897. Para poner la cifra en perspectiva, equivaldría a construir actualmente una obra pública superior a 30,000 millones de dólares. La exclusividad de la explotación del negocio del ferrocarril fue 75 años, posteriormente la empresa y activos pasarían a ser propiedad del Estado ecuatoriano. La oposición de Alfaro no estuvo de acuerdo con los términos del contrato. Según éste, Harman: *"…organizará una Compañía de Ferrocarril en los Estados de Unidos de América, la que se compromete a tomar a la par las acciones y el stock preferido […] a proporcionar el dinero en oro de los Estados Unidos […] y construir un Ferrocarril de vía permanente, desde el puente de Chimbo hasta Quito, poner en buen estado de funcionamiento el que existe entre Durán y Chimbo, y hacer además, la conexión conveniente entre Durán y Guayaquil, con una estación principal en la ribera del río el lado de Guayaquil, incluyendo estaciones, buen material rodante, y muelles y factorías en Guayaquil para el servicio exclusivo del Ferrocarril*". El periódico El Grito del Pueblo, en su edición del 25 de Noviembre, comentó: "*La opinión está dividida. El gobierno preconizaba la necesidad de esta obra a todo trance, calificándola de magna y redentora. La oposición y algunos liberales declararon ruinosa para el país. Y muchos se mostraban escépticos en cuanto a su realización. En el Congreso se llegó a declarar insubsistente el contrato".*

Firmado el contrato, Harman contrató a su hermano menor John para que supervise en sitio la construcción, 84 ingenieros estadounidenses y además, 103 ciudadanos del mismo país. En años posteriores falleció John y su cuerpo fue enterrado en Huigra,

donde hay un pequeño cementerio de estadounidenses que trabajaron en la construcción. Recientemente hay una investigación de los familiares para determinar la causa de su muerte. Una teoría es que fue erróneamente envenenado, cuando el atentado estuvo dirigido a Archer.

La construcción fue muy compleja, los costos aumentaron y Harman tuvo que modificar ciertas especificaciones, para no solicitar reajuste de precio. Además no pudo cumplir con la fecha de terminación de la obra programada para 1907. La oposición armó un escándalo y fue necesario establecer un panel de arbitraje para llegar a acuerdos justos para las partes.

El contrato firmado con Archer Harman para finalizar la construcción del ferrocarril, la forma como fue construido y el posterior funcionamiento de la empresa Guayaquil & Quito Railway Company, fueron duramente criticados por opositores de Alfaro. Entre los comentarios se encontraban el haber Alfaro aceptado condiciones perjudiciales a Ecuador y las acusaciones a Alfaro de haberse enriquecido ilícitamente. Uno de los más críticos fue Lizardo García. En palabras de Alfaro: *"…el candidato García me calumniaba horriblemente, atribuyéndome en connivencia con Mr. Harman monstruosos peculados…";* periódicos de Guayaquil y Quito cuestionaron duramente la relación de Alfaro con Harman. "El Industrial de Quito" se refirió a un documento firmado por Alfaro y Harman: *"…Eloy Alfaro trata de contener el torrente de la nación entera […] contra el inicuo negociado del ferrocarril Alfaro-Harman".* En el periódico guayaquileño El Guante, bajo el título Otro Monopolio: "*Con la socorrida disculpa de la seguridad de los equipajes celebró Mr. Stewart, Vicepresidente de The Guayaquil & Quito Railway Co. un contrato leonino con el gobierno del Sr. Alfaro, contrato que por ser ad referéndum, ya era tiempo que lo hubiera considerado el congreso. En el mencionado contrato se estipula que la Express Co. – así se llama la empresa ideada por Stewart, percibirá el 60% quedando como utilidad para el The Guayaquil & Quito Railway Co. el 40%. Como The Express Co. no tiene gastos, pues hasta los empleados que en ella prestan sus servicios pertenecen al ferrocarril […] El peculado no puede ser más infame y sin embargo se tolera ampliamente […] ¿pero esto qué le importa a Alfaro? […] se trata de seguir favoreciendo a los yanquis por sobre todas las cosas[…]Acabe , Sr. Alfaro de arruinar al país…". Los periódicos el Grito del Pueblo de Guayaquil y Patria de Quito, también escribieron sobre coimas entregadas por Harman a ministros y altos empleados de la administración de Alfaro.*

El rumor sobre Alfaro haber sido comprado por Harman seguramente se encuentra en una carta de José María Borrero a Alfaro fechada 25 de diciembre de 1902, en la que le menciona que a un distinguido empresario guayaquileño, un amigo le comentó que "*en una galería de retratos de los principales accionistas del Ferrocarril, que se construye, figuraba entre otros, el del General Eloy Alfaro" Alfaro le comunicó a Borrero que había enviado a su hijo Olmedo a visitar las oficinas del ferrocarril en New York, para constatar si efectivamente había un cuadro. Olmedo le expresó que se trataba de un acto de cortesía simplemente en quienes saben agradecer la honrada conducta del General Alfaro en todo sentido. En la misma carta a Borrero, Alfaro le mencionó que Harman había querido hacerlo partícipe de los beneficios pero los había cedido a favor*

del Estado ecuatoriano: "…me aclaró Mr. Harman, que en esas grandes empresas, una vez cubierto el capital con sus respectivos intereses, era usanza lícita en los Estados Unidos conceder la mitad de los beneficios ulteriores a favor de los personajes que intervenían en esa clase de contratos, cuyo valor estaba representado en la emisión respectiva que me explicó. Mi contestación fue sencillamente que ese valor pertenecía a la Nación y que por tanto constará en el contrato. Por tal consideración se estipuló que el 49% pertenecía al Gobierno […] Yo me siento abochornado al tener que recordar incidentes que quedarían relegados al más completo olvido, si no me viera obligado a desvanecer calumnias monstruosas".

En una extensa carta a Harman, de cinco páginas del 24 de febrero de 1903, Alfaro lo pone al tanto de lo que sucede en Ecuador sobre las acusaciones de ser accionista de la empresa del ferrocarril y le expresa su enorme preocupación del perjuicio que la empresa podría sufrir: "Si dejamos que marchen las cosas como van, hasta que los perversos puedan desarrollar sus aviesos propósitos, serían perjudicados el país, la Compañía (se refiere a The Guayaquil & Quito Railway Co.) y de remate sufriría también yo…El caso actual es muy distinto y se rosa con la Justicia y el derecho de defensa: la Compañía para salvar cuantiosas inversiones y procurarse garantías en lo porvenir y yo para salvar el buen nombre de Ecuador y mi propia honra". En la carta Alfaro le solicita un certificado firmado por el representante legal de que no es accionista de The Guayaquil & Quito Railway Co. Termina la carta afirmando: "Los intereses del buen nombre de Ecuador y la Compañía, todavía están ligados. Cuando el Ferrocarril llegue a Guamote, tendrá la Compañía asegurada su existencia".

En la foto se encuentran sentados Harman y Alfaro y quien está atrás de Alfaro es Amalio Puga, Ministro del Interior y uno de los empresarios más ricos de Ecuador; estaba entre los cinco exportadores de cacao más grandes, además de tener otros negocios.



J. Mora López, en su libro Historia del Ferrocarril Trasandino, comenta sobre los problemas de Alfaro en la construcción del ferrocarril: "*No existe una obra que haya sido más calumniada ni vituperada. Mal que nos pese, ha sido el caballo de batalla de las revoluciones […] Hace poco que, estupefacta y con sarcasmo nos ponía en la*

picota con estas palabras: 'El General Alfaro ha tenido que darle ferrocarril a los ecuatorianos a cañonazos'".

Alfaro impulsó la Constitución de 1906, mayoritariamente redactada por José Peralta, ideólogo liberal y cuya finalidad fue crear las bases de la modernidad de Ecuador. La Constitución incluyó articulados que favorecieron al sector privado, encontrándose entre ellos, los siguientes: 1) Estableció una serie de libertades. Por primera vez se hace referencia a la libertad de trabajo y de industria, actualmente conocidas como parte de la libertad económica. Otra libertad fue la personal, se impidió el reclutamiento. En cada ocasión que había revoluciones o guerras civiles, los trabajadores de haciendas eran reclutados a la fuerza y dejaban al propietario sin poder cosechar, perdiéndose los productos. La libertad de transitar por todo el territorio nacional, también favoreció a los negocios. Los comerciantes quedaron libres de movilizar sus bienes de venta, sin que existan obstáculos de por medio. 2) Consagró el derecho de propiedad que es tan importante para realizar cualquier actividad productiva. Esto fue un gran logro, tomando en cuenta que no era anormal confiscar propiedades rurales y urbanas a personas no afines a los regímenes en funciones. 3) Expidió patentes de navegación. Por la ausencia de carreteras, el medio de transporte más popular era la navegación por el río Guayas y sus afluentes, movilizando carga y personas. A mayor número de naves, mayor movimiento fluvial y mayor número de transacciones comerciales.

Sugerir que Alfaro fue socialista o usarlo como símbolo de una revolución socialista, es mostrar total ignorancia histórica. Ningún Presidente ecuatoriano ha sido tan cercano a los empresarios como Eloy Alfaro.